

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno (2011), pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu:

1. Pelayaran niaga (*shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan:

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relative lebih rendah.
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) perunit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor import dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan impor yang dapat diangkut kapal-kapal asing. Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya.

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan Negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang/dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*interinsuler*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Menurut Suwarno (2011). Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut:

- a. *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ketempat lain.
- b. *Time utility*, yaitu yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- c. *Ownership utility*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

2.2 Pengertian Kedatangan dan Keberangkatan Secara Umum

Menurut Lasse (2014). Kedatangan (*Clearance In*) dan Keberangkatan (*Clearance out*) secara umum adalah:

1. Pengertian proses *Clearance In* secara umum

Clearance In atau kapal masuk berawal dari inisiatif perusahaan pelayaran atau agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari Stasiun Radio Operasi Pantai. Lantas perusahaan pelayaran atau agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tugas pokok dan fungsi masing-masing kepada, Operator pelabuhan atau terminal untuk fasilitas kapal dan barang; kemudian, Instansi Bea Cukai, Imigrasi, Karantina dan Kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda.

2. Pengertian Proses *Clearance Out* secara umum

Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan

keamanan dan keselamatan (*comply*) dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan layak untuk berlayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

2.3 Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik dan turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas atas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (D.A Lasse, 2014)

2.4 Peran Dan Fungsi Pelabuhan

Menurut (D.A Lasse,2014) Peran pelabuhan yaitu Dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah,

sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, perudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat.

Fungsi Sebuah pelabuhan paling tidak ada empat, yaitu sebagai *Gateway*, *Link*, *Interface*, dan *Industrial Entity*.

1. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kakarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

2. *Link*

Dari batasan pengertian yang telah di paparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

3. *Interface*

Barang muatan yang di angkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kai dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan andalah antar muka (*interface*).

4. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang di selenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan atau *“a port could be regarded as a collection of bussines (ie. Pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded, warehouse, container, bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply) serving the international trade”*.

2.5 Fasilitas Pokok dan Penunjang Pelabuhan

Menurut (Aswan Hasoloan, 2017) Fasilitas pelabuhan pada dasarnya dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Pembagian ini di buat berdasarkan kepentingan terhadap kegiatan pelabuhan itu sendiri.

1. Fasilitas pokok

- a. Alur pelayaran yaitu sebagai jalan kapal sehingga dapat memasuki jalan daerah dengan aman dan lancar.
- b. Penahanan gelombang yaitu untuk melindungi dreah pedalaman pelabuhan dari gelombang, terbuat dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak.
- c. Kolam pelabuhan yaitu berupa perairan untuk bersandarnya kapal-kapal yang berada di pelabuhan.
- d. Dermaga yaitu sarana dimana kapal-kapal bersandar untuk memuat dan menurunkan barang atau untuk mengangkut dan menurunkan penumpang.

2. Fasilitas penunjang

- a. Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.
- b. Lapangan penumpukan adalah lapangan didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tahan terhadap cuaca untuk dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.
- c. Terminal adalah lokasi khusus yang diperuntukan sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar/muat barang atau petikemas dan atau kegiatan naik/turun penumpang di dalam pelabuhan.

- d. Jalan adalah suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki, yang menghubungkan antara terminal/lokasi yang lain, dimana fungsi utamanya adalah memperlancar perpindahan kendaraan dipelabuhan.

2.6 Keagenan Kapal

1. Pengertian Keagenan

Menurut .(Budi Santoso,2015).Keagenan adalah keterikatan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*.*Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen di sebut *third party*.

2. Klasifikasi agen

Menurut (Budi Santoso,2015).Berdasarkan kewenanangan yang melekat pada agen, maka agen dapat di klasifikasikan dalam beberapa golongan, yaitu :

- a. *Universal agent*; terjadi pada saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakukan semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen.
- b. *General agent*; dengan memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka prinsipal telah menunjuk general agent untuk mengurus kapalnya untuk diurus oleh agen yang ditunjuk oleh *principal*.
- c. *Special agent*;prinsipal dapat menentukan bahawa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu atau bebrapa transaksi.
- d. *Agency coupled with an interest*; pada saat agen telah melakukan pembayaran dalam rangka menjalankan kewenangan yang diberikanpadanya oleh prinsipal dalam aktivitas bisnis, dalam hal ini agen disebut *Agency coupled with an interest*.

- e. *Gratuitous agent*; walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi atas jasa-jasanya, namun kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya.
- f. *Sub agent*; dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain.

2.7 Tugas Keagenan Kapal

Menurut Suwarno (2011), Pelayanan agen dimulai dengan penunjukan keagenan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik/operator kapal-kapal asing yang dikukuhkan dalam Agency Agreement. Sebelum kapal tiba, principal memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai general agent akan menunjukan cabang-cabang sebagai *port agent* pelaksana untuk pelayaran kapal dan muatan kapal dari kapal principal. tugas pokok agen pelayaran, antara lain:

1. Pelayanan operasional kapal-kapal Principal.
 - a. *Port Information (Port facility, port formality, custom of the port)*.
 - b. Keperluan kapal, seperti bunker air, *provision, repair, maintenance, crewing* surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
 - c. Penyelesaian dokumen seperti, *manifest, hatch list, stowage plan, crew List*, dokumen untuk bongkar/muat, ship husbanding (*clearance in&out clearance, imigrasi, beacukai, kesehatan pelabuhan, port Administration*, dokumen kapal lainnya).
 - d. Permintaan *advance payment* untuk *part Expenses, cargo expense*, keperluan kapal, dan lain-lain.
 - e. Memberikan informasi kepada *Principal* sebagai berikut :
 - 1) Sebelum kapal tiba :

Port Agent melalui *General Agent* member informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*. Agen juga memberitahu kapal

tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.

2) Waktu kapal tiba

Port Agent memberitahu General Agent tentang hari/jam tiba/sandar kapal, bunker on board, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.

3) Waktu kapal tiba di pelabuhan

Port Agent melaporkan kepada *General Agent* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

4) Waktu kapal berangkat

Port Agent memberitahukan kepada *General Agent* untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam sesuai bongkar/muat, berangkat, yang di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.

5) Selanjutnya *Port Agent* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet, outturn report, damage cargo list*, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.

2. Memonitor perkembangan muatan

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- a. Menjalin hubungan baik dengan para *shipper* dan memberikan pelayanan informasi kepada *consignee*.
- b. Menandatangani B/L atas nama *principal*.
- c. Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban penyerahan barang hanya seizin *principal*.

3. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya

Secara rinci hamper sama dengan tugas cabang

4. Penyelesaian masalah klaim

Penyelesaian masalah klaim sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar klaim tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*

5. Pelayanan klaim yang menyangkut keputusan *owners representative*. Dalam hal ini unit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain ke:
- a. Departemen Perhubungan dan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
 - b. Departemen Tenaga kerja
 - c. Direktorat Jendral Imigrasi
 - d. Pemerintahan Daerah (Dinas Pajak)
 - e. Komando Daerah Kepolisian
 - f. Departemen Luar Negeri
 - g. Badan Koordinasi Intelegen.

2.8 Dokumen Kapal Yang Sering Diurus Oleh Agen

Menurut Lasse, (2014) Dalam pengurusan perizinan kapal di beberapa instansi terkait banyak dokumen yang diurus oleh agen, Adapun dokumen-dokumen yang sering diurus oleh agen pelayaran adalah sebagai berikut :

1. *Crew List*

Crew List adalah sebuah dokumen yang berisi data-data semua awak kapal yang akan diageni mulai dari kapten kapal sampai dengan ABK (Anak Buah Kapal).

2. *Ship Particular*

Ship Particular adalah dokumen yang berisi rincian data kapal mulai dari data pendaftaran kapal, stuktur bangunan kapal, jenis dan kekuatan mesin, samapai dengan kelengkapan kapal.

3. *Ship Security Officer*

Ship Security Officer adalah personil diatas kapal yang bertanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan berkoordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan..

4. *International Tonnage Certificate*

International Tonnage Certificate adalah Surat Ukur yang menyebutkan ukuran-ukuran penting kapal, *Tonnage*, LOA, lebar, *draft*, ukuran palka

dan lain-lain, Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen Hubla dan Kantor Kesyahbandaran (KSOP).

5. *Certificate Of Registry*

Certificate Of Registry adalah sertifikat yang menyatakan proses dimana suatu kapal didokumentasikan dan diberikan kewarganegaraan dari Negara tempat kapal tersebut didokumentasikan. Kebangsaan memungkinkan kapal melakukan perjalanan internasional karena merupakan bukti kepemilikan kapal.

6. *Safe Manning Certificate*

Safe Manning Certificate adalah sertifikat adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

2.9 Instansi-instansi Terkait

Menurut Herman Budi Santoso (2012). Adapun instansi- instansi yang akan di hadapi oleh agen pelayaran yaitu :

1. Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Kesyahbandaran adalah unit pelaksana teknis pemerintahan di bidang kebandaran, perkapalan dan jasa maritime dalam lingkungan Departemen Perhubungan yang dipimpin oleh seorang kepala yang disebut syahbandar. Tugas kesyahbandaran adalah melaksanakan penilikan kebandaran, keselamatan kapal, pengukuran dan pendaftaran kapal serta kegiatan jasa maritime.

2. Bea Cukai

Kantor inspeksi Direktorat Bea dan Cukai memiliki tugas pokok memungut pajak-pajak yang tidak langsung, seperti bea masuk, bea keluar, cukai serta mencegah adanya penyelundupan pajak-pajak tersebut. Secara spesifik, bidang kegiatan Bea dan Cukai meliputi :

Pelaksanaan intelijen, patroli dan operasi pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai, serta pelayanan kepabeanan atas sara pengangkut dan pemberitahuan pengangkut barang.

- a. Penyidikan di bidang kepabeanan dan cukai
 - b. Pengelolaan dan pemeliharaan sarana operasi, sarana komunikasi dan senjata api
 - c. Pelaksanaan pemungutan bea masuk, cukai dan pungutan Negara lainnya yang dipungut oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai serta pelaksanaan perbendaharaan penerimaan, penanguhan, penagihan, pengembalian bea masuk dan cukai.
 - d. Pemberian pelayanan teknis dan kemudahan di bidang kepabeanan dan cukai.
 - e. Penelitian dokumen pemberitahuan impor ekspor barang, nilai pabean dan fasilitas impor, pemeriksaan barang dan pemeriksaan badan
 - f. Penetapan klasifikasi barang, tariff bea dan masuk, nilai pabean, sanksi administrasi berupa denda
 - g. Pelayanan atas pemasukan, pemuatan, pembongkaran, penimbunan barang, serta pengawasan pelaksanaan pengeluaran barang ke dan dari kawasan pabean
 - h. Pembukuan dokumen kepabeanan dan cukai serta dokumen lainnya
 - i. Pengendalian dan pelaksanaan urusan perizinan kepabeanan dan cukai
 - j. Pemeriksaan pabean dan pengawasan pelaksanaan penimbunan dan pengeluaran barang di tempat penimbunan pabean dan pelaksanaan penyelesaian barang yang dinyatakan tidak dikuasai
3. Karantina Kesehatan Pelabuhan

Kantor Kesehatan Pelabuhan sebagai unsur pelabuhan merupakan *Port Health Authority* dalam daerah pelabuhan. Oleh karena itu, semua kegiatan di kapal dan daerah pelabuhan yang mungkin dapat berkaitan dengan mencegah dan memelihara, diupayakan sehingga terjadi peningkatan-peningkatan kesehatan yang sepadan dengan aktivitas serta

gerak pengembangan pelabuhan pada umumnya. Secara singkat Kantor Kesehatan Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pencegahan masuk dan keluarnya penyakit karantina dan penyakit menular tertentu melalui kapal laut dan pesawat udara, pemeliharaan dan peningkatan sanitasi lingkungan di pelabuhan kapal laut dan pesawat udara serta pelayanan kesehatan terbatas di pelabuhan laut dan pelabuhan udara.

Fasilitas yang lazim dimiliki oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan :

- a. Laboratorium
- b. pemberian vaksinasi *yellow fever, cholera, meningitis*
- c. Peralatan karantina dan alat pemeriksaan kesehatan kapal
- d. peralatan sanitasi dan perangkap tikus

4. Imigrasi

Imigrasi pada dasarnya, antara lain, mengawasi kedatangan dan keberangkatan orang-orang yang datang dari luar maupun berangkat keluar negeri melalui pelabuhan. Menteri Kehakiman menunjuk Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sebagai salah satu pelabuhan pendaratan, dengan aturan orang-orang diperbolehkan berangkat/datang langsung dari luar negeri setelah memenuhi syarat yang berlaku. Tugas pengawasan dilaksanakan oleh pejabat pendaratan pada saat emberkasi/debarkasi penumpang kapal laut antar Negara. Secara spesifik Kantor Imigrasi mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Pemberian Dokumen Perjalanan bagi Warga Negara Indonesia yang akan bepergian ke luar negeri atau kembali ke Negara asal
- b. Pemberian izin masuk bagi warga Negara asing ke Indonesia
- c. Pengawasan keberadaan dan kegiatan warga Negara asing di Indonesia sampai kembali ke Negara asal
- d. Memberikan tindakan kepada WNI/WNA apabila melakukan pelanggaran keimigrasian, yaitu berupa pencabutan dokumen perjalanan dengan melakukan pencegahan dan pencekalan (bagi WNI), sedangkan penahanan dan deportasi (bagi WNA)

2.10 Biaya Jasa Labuh

Menurut Herman Budi Sasono (2012) Tarif pelayanan jasa lauh dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan atau daerah lingkungan kerja dan atau daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Setiap kapal yang berkunjung ke pelabuhan dikenakan tarif pelayanan jasa labuh per kunjungan yang didasarkan pada GT kapal yang berpedoman pada surat ukur kapal, dikecualikan kapal-kapal linier dikarenakan tarif langganan. Jasa labuh per kunjungan dihitung berdasarkan pada GT (*Gross Tonnage*) kapal dengan berpedoman pada surat ukur kapal. Yang dimaksud dengan tarif jasa labuh adalah biaya yang dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. sedangkan kapal yang berkunjung atau berada di pelabuhan melebihi 10 hari dikenakan tambahan tarif layanan jasa labuh untuk setiap 10 hari berikutnya sebesar tarif dasar.

2.11 Biaya Jasa Tunda

Pemanduan kapal menggunakan jasa pandu laut dan pandu Bandar untuk masuk atau keluar pelabuhan secara langsung dikenakan (1) satu kali tarif pelayanan jasa pemanduan pada waktu masuk atau keluar pelabuhan. Tarif dasar pelayanan jasa pemanduan kapal adalah penjumlahan tariff tetap per kapal per gerakan, dengan tarif variabel per GT per kapal per gerakan. Kapal-kapal yang mengalami kelambatan gerakan atas rekomendasi pandu karena pasang surut, gangguan cuaca atau kejadian luar biasa lainnya, dibebaskan dari pembayaran tambahan tarif pelayanan jasa pemanduan.

2.12 Tarif Biaya Labuh dan Pandu

TABEL 1

No	Jenis playana	Tatanan Waktu & Satuan Ukuran	Dasar Pembedaan Tarif
----	---------------	-------------------------------------	-----------------------

1.	Pelayanan terhadap kapal a. Jasa Labuh	GRT / 10 hari	1. Ukuran kapal (GRT) 2. Kapal niaga dan bukan niaga 3. Untuk beberapa kunjungan dalam 10 hari 4. Kapal pelayaran dalam negeri dan luar negeri 5. Khusus : a. Bebas (kapal perang RI, kapal negara, navigasi) b. Keringanan (missal floating repair terkenan 75%)
	B Jasa Pandu	GRT / Kapal	1. Klasifikasi kapal (GRT) 2. Kelompok pelabuhan 3. Kapal LNG, LPG, condensate 4. Khusus : a. Bebas (kapal rumah sakit, kapal perang RI)
	c. Jasa Tunda	GRT / Jam	1. Klasifikasi ukuran kapal (GRT dan waktu) 2. Lokasi tunda (dalam daerah perairan) pelabuhan atau luar pelabuhan

**TATANAN WAKTU DAN SATUAN PELAYANAN
TERHADAP KAPAL**

	d. Jasa Tambat	GRT / Etmal	<p>3. Sifat pekerjaan (keadaan menggandeng / menunda kapal isi atau keadaan menggandeng / menunda kapal kosong)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ukuran kapal (GRT) 2. Masa / waktu tambat (1/4 etmal, 1/2 etmal, 3/4 etmal, 1 etmal = 24 jam) 3. Jenis dermaga (beton, besi / ksyu, pelampung, breasting / dolphin, dan pinggiran) 4. Kapal pelayaran dalam negeri, luar negeri) 5. Batas waktu, bila melebihi waktu 6. Posisi tambat (tambat lampung) 7. Jenis kapal (ferry / Roro)
--	----------------	-------------	---

Sumber : Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran : 2016

TABEL 2.
JENIS PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK

B. JASA KEPELABUHAN PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL	SATUAN	TARIF
1. Jasa pelayanan kapal		
a. Jasa Labuh		
1) Kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan urnurn		
a) Kapal yang melaksanakan kegiatan niaga		
(1) kapal angkutan laut luar negeri		
(a) kelas utama	per GT per kunjungan	Rp. 1.518,00
(b) kelas I	per GT per kunjungan	Rp. 1.452,00
(c) kelas II	per GT per kunjungan	Rp. 1.386,00
(d) kelas III	per GT per kunjungan	Rp. 1.320,00
(e) kelas I V	per GT per kunjungan	Rp. 1.254,00
(f) kelas V	per GT per kunjungan	Rp. 1.188,00
(2) kapal angkutan laut dalam		

Negeri			
(a) kelas utama	per GT per kunjungan	Rp.	90,00
(b) kelas I	per GT per kunjungan	Rp.	87,00
(c) kelas II	per GT per kunjungan	Rp.	84,00
(d) kelas III	per GT per kunjungan	Rp.	81,00
(e) kelas IV	per GT per kunjungan	Rp.	79,00
(f) kelas V	per GT per kunjungan	Rp.	76,00

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2016 : 2016

TABEL 3.
JENIS PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK

JENIS PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK	SATUAN	TARIF
a. tambatan dermaga (besi, beton dan kayu)		
(1) kapal angkutan luar negeri		
(a) kelas utama	per GT per kunjungan	Rp. 1.452,00
(b) kelas I	per GT per kunjungan	Rp. 1.320,00
(c) kelas II	per GT per kunjungan	Rp. 1.188,00
(d) kelas III	per GT per kunjungan	Rp. 1.056,00
(e) kelas IV	per GT per kunjungan	Rp. 924,00
(f) kelas V	per GT per kunjungan	Rp. 792,00

*Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2016
: 2016*